

# Situación Automotriz

## Panamá

Año 2013  
Análisis Económico

- **En 2013 y 2014 se venderán 52.800 y 54.420 vehículos nuevos, respectivamente.** Esperamos un repunte de las ventas de automóviles de alto valor, dada la estabilidad en los precios de los combustibles, las bajas tasas de interés y las mejoras en el ingreso promedio. Con esto, Panamá logrará duplicar su parque automotor en los próximos 10 años.
- **La tenencia de autos en Panamá se concentra en personas con ingresos superiores a USD 1.100 mensuales.** Además, los grupos de edades con mayor demanda automotriz se encuentran entre los 35 y los 59 años.
- **Las importaciones de autos superan los USD 1.000 millones anuales.** Este resultado fue impulsado, entre otros factores, por la demanda de vehículos en el sistema Metrobus y la estabilidad en los precios de la canasta importada.
- **Se espera un aumento en el financiamiento bancario a las compras de vehículos,** lo cual se relaciona con la mayor participación de los autos nuevos en el mercado panameño y sus mejores condiciones de financiación.

# Índice

1. Resumen .....	3
2. Situación actual y perspectivas del sector automotor.....	3
Recuadro 1. Análisis de la tenencia de automóviles en Panamá.....	6
Recuadro 2. Parque automotor panameño se duplicará en 10 años.....	7
3. Financiamiento .....	11
4. Conclusiones.....	12

Fecha de cierre: 12 de febrero de 2013

## 1. Resumen

Durante 2012 se vendieron 50.609 vehículos en Panamá, un 8,5% superiores con respecto al acumulado en 2011. Del total, los automóviles pequeños representaron el 43%. **Según nuestras estimaciones, este año las ventas terminarán en 52.800 vehículos, mientras que en 2014 se venderán 54.420 unidades.** Además, se tendría una recuperación gradual de los vehículos de gama alta, conforme aumentan los ingresos de los hogares.

Estas previsiones de ventas de automóviles implicarán **una tasa de renovación del parque automotor (ventas anuales / parque total) muy cercana al 10%, que reducirá la edad promedio del mismo desde 8,5 años hasta un nivel inferior a 7 años.**

**La tenencia de automóviles creció por encima de la formación de hogares en la década anterior, reflejando la elevada elasticidad que tiene la demanda automotriz en niveles medios de ingreso.** Asimismo, los grupos de edad más propensos a adquirir un vehículo están entre los 35 y los 59 años, con ingresos superiores a USD 1.112 mensuales.

**La oferta del sector automotor panameño se destaca por su elevado nivel de atomización,** al ser un mercado pequeño con acceso a una extensa variedad de marcas.

**Las importaciones del sector automotor suman USD 1.109 millones. De este total, el 80% corresponde a autos nuevos, el 6% a autos usados y el 14% a autopartes.** Los principales países donde se originaron las importaciones de autos fueron Japón (26% del total), Corea del Sur (19%), Colombia (17%), Estados Unidos (15%) y Tailandia (10%). Por marcas, se tuvo un cambio en el liderazgo del mercado, desde Toyota a Hyundai.

**Las importaciones de autopartes se ubican en USD 152 millones.** Su origen es Estados Unidos (26%), China (18%), la Zona Libre de Colón (14%) y Corea del Sur (9%).

**Dos indicadores de precios, construidos implícitamente a partir de las importaciones y los créditos de vehículos, muestran una relativa estabilización de los mismos desde 2009.** En cuatro años (2009-2012) los precios acumularon un aumento de sólo 7,0%, por debajo del 18,9% de inflación causada en los mismos años. Es decir, en valor real, los precios se habrían reducido más de 10% entre 2009 y 2012.

**La cartera de crédito para vehículos aumentó su proporción dentro del total del crédito de consumo** desde un 11,9% en 2011 al 12,6% actual, equivalente hoy en día a USD 783 millones.

La tasa de interés promedio de 2012 se ubicó en 7,2%, un mínimo histórico. **Las tasas continuarían en niveles de un dígito en los próximos tres años gracias a las condiciones amplias de liquidez en el mundo.**

Los créditos del sistema financiero (bancos y resto del sistema) representaron el 50% del total de las ventas de autos nuevos en 2012. **BBVA Research estima que podrían llegar a significar entre el 55% y el 60% en 2014 gracias a las mayores transacciones de autos nuevos y las bajas tasas de interés.**

## 2. Situación actual y perspectivas del sector automotor

Panamá atraviesa por uno de los períodos de crecimiento más largos de su historia. Después de crecer 10,7% anual en 2011, se estima que en 2012 creció alrededor de 10%. Este crecimiento estuvo impulsado por la inversión en construcción y los avances en minería, además de un comportamiento dinámico del consumo privado. En efecto, los hogares han aprovechado las bajas tasas de interés en el mercado, conjuntamente con una estabilización en los precios de los vehículos, para acceder a este mercado.

Tabla 1

**Indicadores relevantes para el mercado automotriz panameño**

<b>Indicadores Relevantes</b>	
Población (miles de habitantes, 2012)	3.655
PIB per cápita (USD, 2012)	9.527
Extensión del territorio (miles de km <sup>2</sup> )	770,8
Red Vial (miles de km, 2011)	15.326,7
Red Vial Asfaltada y en Hormigón (% de Red Vial, 2011)	42
Parque Automotor (miles de unidades, 2011)	494.354
Parque Automotor por cada 1000 habitantes, 2011	138
Antigüedad del Parque Automotor (años, 2011)	8,6
Ventas de Autos Nuevos (unidades por año, 2012)	50.609
Precio Promedio de Autos (USD)	20.144
Promedio de Saldo Financiado (2012)	85%
Vehículos Nuevos Financiados (% de ventas de Autos Nuevos)	50,7%

Fuente: INEC, ADAP, FMI, CEPAL Y BBVA research.

## Ventas elevadas determinaron una rápida renovación del parque automotor

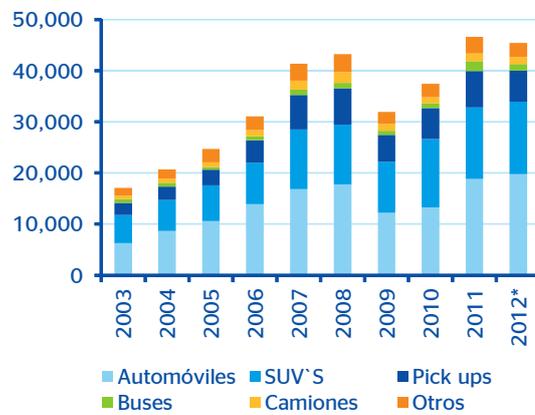
Durante 2012 se logró un récord en la venta de automóviles en Panamá. La cifra ascendió a 50.609 unidades, un 8,5% más altas que en 2011 (Gráfico 1). Se destaca el ascenso que tuvo la participación de los automóviles pequeños, los cuales llegaron a significar el 43% de las ventas, ocho puntos porcentuales por encima del porcentaje que tenían en 2010, misma participación que perdieron, conjuntamente, los automóviles de lujo, SUV's y pick-ups. La menor venta de vehículos de lujo puede explicarse por cuellos de botella en la oferta externa, más que en restricciones de lado de la demanda en Panamá.

La nueva tendencia de los precios de los combustibles podría poner freno al incremento en la participación de los autos pequeños. Hemos visto reducciones en los costos internos de la gasolina y el diésel, en línea con la dinámica más estable del precio internacional del petróleo. De esta forma, podría haber un espacio más amplio para que los vehículos de mayor cilindraje retomen una dinámica de crecimiento, aunque limitada por las exigencias de adición de etanol que tendrá la gasolina a partir de abril de 2013.

Asimismo, la demanda de vehículos nuevos seguirá siendo sostenida por los profesionales recién ingresados al mercado laboral (autos ligeros) y por el incremento del ingreso nacional (autos de lujo). Según nuestras estimaciones, mientras que en 2011 en Panamá el 27% de la población pertenecía a las clases media-alta y alta, en 2015 pertenecerán a estos dos grupos el 43% de los habitantes. Esta cifra es equivalente a tener 170 mil familias adicionales (acumuladas entre 2011 y 2015) en niveles de ingreso que les permite acceder a la compra de vehículos de gamas altas (Ver Recuadro 1).

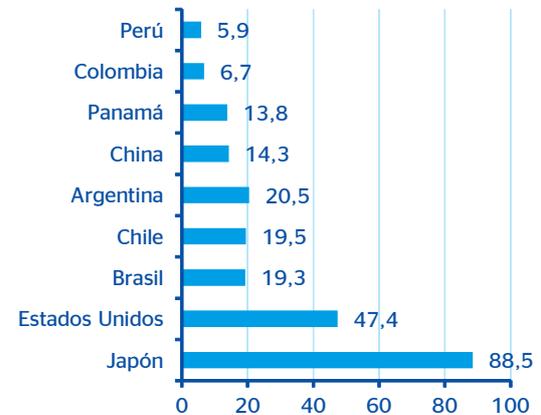
Estas previsiones de ventas de automóviles implicarán una tasa de renovación del parque automotor (ventas anuales / parque total) muy cercana al 10%, la cual reducirá la edad promedio desde 8,5 años hasta un nivel inferior a 7 años. La tasa de renovación había tenido un mínimo en 2009, cuando este indicador se ubicó en 7,2%. Hoy en día, la tasa a la que se renueva el parque es de 9,8%, sólo por debajo de Brasil y China entre los países emergentes, reflejando la elevada elasticidad que tienen las ventas de autos en los países con baja penetración vehicular, como Panamá, ante incrementos en el ingreso. Asimismo, las ventas anuales con respecto a la población de Panamá son bajas (Gráfico 2). Actualmente, el parque automotor supera los 500 mil vehículos, con el 77% de ellos dedicados a actividades particulares, el 21% comerciales y el restante 2% en propiedad oficial.

Gráfico 1  
Ventas de vehículos. Unidades



\*Año corrido a noviembre.  
Fuente: INEC, ADAP y BBVA Research

Gráfico 2  
Ventas de automóviles por cada mil habitantes.  
Valores para 2012



Fuente: FMI, Fuentes nacionales y BBVA Research

Al tiempo que creció el parque automotor de Panamá, se incrementaron las vías del país, principalmente las hechas de asfalto y hormigón. De esta forma, el índice de flujo vehicular (vehículos por kilómetro construido de red vial) se ha mantenido constante en los años recientes (Gráfico 3). De hecho, sólo aumentó un 9,9% entre 2005 y 2011. Este indicador reflejaría la presencia de niveles bajos de congestión en Panamá, limitando las presiones a la baja que la ausencia de vías ejerce sobre la demanda automotriz.

Según nuestras estimaciones, este año las ventas terminarán en 52.800 vehículos, mientras que en 2014 se venderían 54.420 unidades. El espacio de aumento en las ventas viene dado por el bajo indicador de automóviles por persona (133 por cada mil habitantes en Panamá), que se ubica en el promedio de las economías emergentes (Gráfico 4), las cuales tienen una elevada probabilidad de multiplicar el parque automotor en los próximos 10 años (ver Recuadro 2).

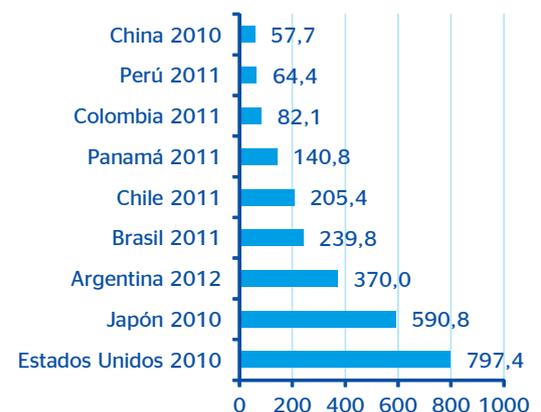
Sin embargo, estas previsiones son contingentes a los efectos de los sistemas masivos de transporte sobre la demanda de autos particulares. Por una parte, el permiso dado por el Gobierno para la compra de autobuses usados durante la construcción del Metro podría incrementar la importación de vehículos de segunda mano, en detrimento de las ventas de autos de pasajeros nuevos. Asimismo, el logro de un sistema integrado de transporte podría cambiar la funcionalidad del vehículo como principal medio de transporte al trabajo y convertirlo en un bien más dedicado al turismo y a la familia.

Gráfico 3  
Índice de flujo vehicular. En porcentaje



Fuente: INEC y BBVA Research

Gráfico 4  
Tasa de penetración vehicular\*. En porcentaje



\*(Parque automotor / habitantes) \*100.  
Fuente: INEC, fuentes nacionales y BBVA Research

### Recuadro 1. Análisis de la tenencia de automóviles en Panamá

Con los censos de población de 2000 y 2010 se puede hacer un análisis de tenencia de vehículos. Además, el período inter-censal permite hacer análisis dinámicos de la demanda automotriz.

Según el censo de 2010, el 31% de las familias tiene al menos un auto. Este nivel es superior al 26% de los hogares que reportaron este bien en el año 2000. En valores absolutos, mientras que las familias totales crecieron un 30% en los diez años, los hogares con vehículo crecieron 56%. Entre los hogares con auto, el 71% tiene uno, el 22% tiene dos y el 7% tiene tres o más.

La demanda de automóviles tiene diferentes matices, de acuerdo con los grupos poblacionales. La tenencia de auto es más probable en un hogar nuclear (formado por padres e hijos – 34% de los hogares) y compuesto (con habitantes en la vivienda no familiares entre sí – 37%), que en uno unipersonal (19%) o extenso (familiares de algún miembro del núcleo – 30%). Entre los hogares con vehículo, el 88% de los unipersonales tiene un auto y el 10% tiene dos. Al contrario, entre los nucleares, el 71% tiene un auto y el 23% tiene dos; y entre los hogares compuestos, el 61% tiene uno y el 28% tiene dos (Gráfico 5).

Por nivel de renta, la probabilidad de tener un auto es estable y baja en las personas con ingresos inferiores a USD 1.112 mensual (a precios de 2012). A partir de este nivel se da un cambio estructural importante, es decir, éste sería el umbral para determinar la capacidad de acceso al mercado automotriz. Por ejemplo, mientras que las personas con ingresos menores a ese umbral con tenencia de auto son el 20%, con un máximo de 35% para personas con ingreso entre USD 890 y USD 1.112, la población con ingreso superior al umbral que tiene auto es del 63% en promedio, con un mínimo en 47% en las personas que apenas superan el límite inferior del umbral (Gráfico 6).

Esto reflejaría un fenómeno que es afín a otras economías: la demanda de autos no sólo responde positivamente al ingreso, como se espera, sino que además es más elástica en los niveles medios de ingreso. A su vez, cuando la renta personal supera los USD 4.500 al mes, la elasticidad vuelve a reducirse y la probabilidad de tenencia de autos converge hacia un máximo de 92%.

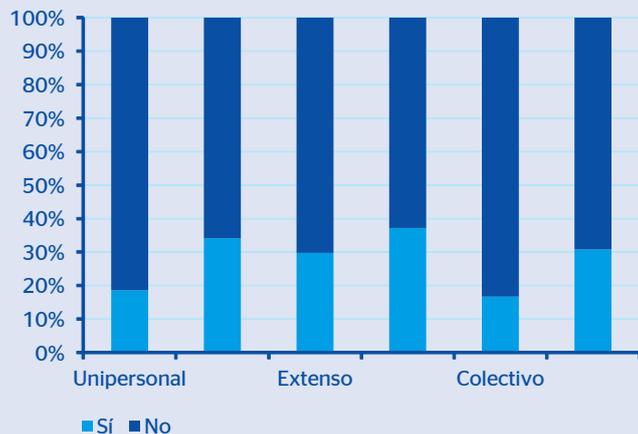
Entre los mayores de edad, la probabilidad de tener un auto aumenta hasta los 59 años, momento en el cual decae. Las edades más propensas para tener un auto están entre los 35 y los 59 años. El grupo de edad entre los 55 y los 59 años muestra una probabilidad de 38% de tener un auto, la mayor entre todas las edades. Al contrario, cuando se analiza la tenencia de autos por sexo, no se evidencia ninguna diferencia significativa, pues el porcentaje de hombres y mujeres con vehículo se ubica alrededor del 30% para los dos géneros.

Es más probable ser propietario de un automóvil si se tiene una vivienda hipotecada (62% de los casos). Al contrario, si la vivienda tiene otras características (alquilada, propia), la probabilidad se reduce a un porcentaje inferior al 30% en todos los casos. Esto se puede relacionar con el análisis por edades, en donde se refleja que las edades más propensas al crédito coinciden entre los 35 y los 59 años. Al contrario, aquellos con vivienda alquilada o propia suelen pertenecer a edades tempranas o más avanzadas, respectivamente.

En conclusión, la tenencia de automóviles creció por encima de la formación de hogares en la década anterior, reflejando la elevada elasticidad que tiene la demanda automotriz en niveles medios de ingreso. Asimismo, los grupos de edad más propensos a adquirir un vehículo están entre los 35 y los 59 años, con ingresos superiores a USD 1.112 mensuales. Finalmente, es más usual que una persona que tiene un crédito hipotecario sea un propietario de vehículo.

Gráfico 5

#### Tenencia de autos por tipo de familia. En porcentaje



Fuente: INEC y BBVA Research

Gráfico 6

#### Tenencia de auto por rango de ingresos. En porcentaje



Fuente: INEC y BBVA Research

## Recuadro 2. Parque automotor panameño se duplicará en 10 años

El rápido crecimiento del parque automotor no es un fenómeno exclusivamente panameño, sino que también se viene observando en otras economías emergentes con mayor densidad poblacional y persistente crecimiento económico. Así, en la última década, el parque automotor de los países EAGLEs ("Emerging and Growth-Leading Economies" en inglés, es decir, las economías emergentes que lideran el crecimiento global: China, India, Brasil, Indonesia, Corea, Rusia, Turquía, México y Taiwán) se multiplicó en 2,5 veces, mientras que el panameño lo hizo en 2 veces. En los países asiáticos, se incrementó en 3,3 veces debido al fuerte empuje de China, India e Indonesia. Paralelamente, la demanda de automóviles en los países desarrollados perdió impulso y la demanda se contrajo de forma significativa, como consecuencia de la crisis financiera internacional de finales de la década pasada.

En este contexto, BBVA Research recientemente estimó el potencial de crecimiento del sector automotor en el mundo. Para ello, se estimó un modelo panel de largo plazo para evaluar los cambios en el número de automóviles por mil habitantes, como función del ingreso per cápita, el grado de urbanización, la densidad poblacional, la profundidad financiera y la calidad de la infraestructura vial. El modelo subyacente hace uso de una relación no lineal denominada curva de Gompertz, que vincula los niveles de tenencia de autos con la renta por habitante. La idea detrás de esta relación es que el ratio de coches por habitante es muy baja para niveles muy bajos de renta per cápita; sin embargo, despegas en niveles de ingreso medio-bajo y crece muy rápido hasta alcanzar ciertos niveles de saturación cuando el ingreso es alto.

De acuerdo con este modelo, un crecimiento elevado y sostenido impulsará la demanda de coches en las economías emergentes. En América Latina, Turquía y el resto de Asia, la demografía será también un factor relevante. De esta manera, se espera que el parque chino de automóviles se cuadruple durante esta década y se convierta en el mayor del mundo. Brasil alcanzará el tamaño de Japón, mientras Rusia y la India se acercarán a dicho nivel, dejando atrás al resto de países del G6 (G7 sin Estados Unidos). Por el contrario, los mercados desarrollados se encuentran cercanos a los niveles de saturación tanto por razones de ingreso por habitante como demográficas, con la excepción de los Estados Unidos. Las ventas en estos países dependerán de la

depreciación y de los avances tecnológicos.

Los resultados demuestran que Panamá tiene un espacio amplio para aumentar su parque automotor. De hecho, según el estudio, las ventas de automóviles en Panamá, conjuntamente con algunos países asiáticos, tienen una elevada elasticidad ingreso, lo cual es común en los países que se encuentran en una etapa de expansión (Ver Recuadro 2 para la elasticidad en Panamá según niveles de ingreso). Por el contrario, Polonia y Corea son los mercados más maduros entre los emergentes, con elasticidades de tenencia de autos cercanos a los estándares en los desarrollados.

En este estudio se proyecta que Panamá va a incrementar su parque automotor en 424,4 mil vehículos entre 2010 y 2020, lo cual estará muy cerca de duplicar su stock actual (Gráfico 7) y crecer a una tasa promedio anual de 7,6%. Esto estará muy cerca de las previsiones para el promedio de los países emergentes, en donde el parque volverá a multiplicarse por más de dos en esta década y el número de unidades alcanzará más de 450 millones, superando ampliamente la cifra de los países del G7.

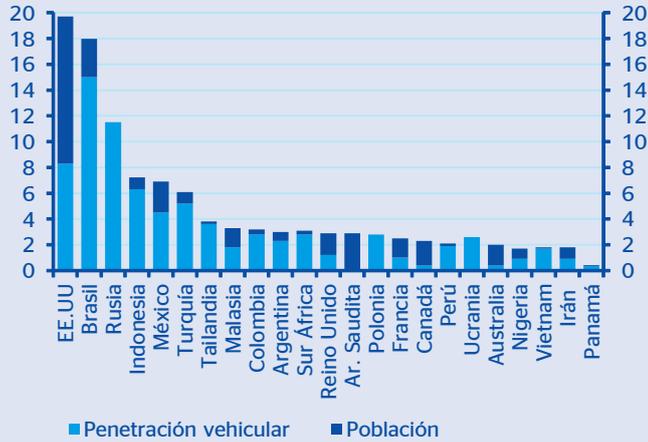
La tasa de aumento anual de autos en Panamá (7,6%), entre todos los emergentes de la muestra (117 en total), sólo estará por debajo de 9 países (Gráfico 8). Asimismo, el aumento del parque automotor entre 2010 y 2020, como porcentaje de la población al final del período, sólo estará por debajo de China, Kuwait, Mongolia, Malasia y Letonia.

El principal factor de expansión del mercado automotriz en Panamá, explicando el 85% de la previsión hasta 2020, será su bajo punto de partida en cuanto a la ratio automóviles/habitantes, la cual llegaría en 2020 a 202 autos por cada mil habitantes, muy lejos aún de la tasa de saturación estimada en 500. Al contrario, economías avanzadas, de mayor tamaño, tales como Estados Unidos, Canadá y Australia tendrán un soporte importante del crecimiento poblacional, dada su mayor penetración vehicular en la actualidad.

Entre los países del G7, los Estados Unidos serán la única economía que mostrará una recuperación posterior a la crisis. Este desempeño determinará que las economías del G7 pierdan cuota de mercado por debajo del 40% en 2020 y los emergentes superen esta cifra y la incrementen hasta el 50%. China explica dos tercios de este cambio.

1: Para ampliar estas estimaciones globales se puede consultar el observatorio económico de BBVA Research titulado "Las economías emergentes clave para el sector automovilístico".

Gráfico 7  
Incremento del parque automotor por factor explicativo.  
En millones de unidades



Fuente: BBVA Research

Gráfico 8  
Tasa promedio de aumento anual del parque automotor,  
2010-2020. En porcentaje



Fuente: BBVA Research

## Oferta de origen importado se concentra en autos nuevos

El sector automotor panameño se destaca por su elevado nivel de atomización, al ser un mercado pequeño con acceso a una extensa variedad de marcas. Esta diversidad está dada por su calidad de centro logístico de América Central, la puesta en marcha del tratado de promoción comercial con Estados Unidos y los bajos aranceles que mantiene la economía con los demás socios comerciales, ante la ausencia de una industria nacional que exija protección externa.

Durante 2011 (dato más reciente) las importaciones del sector automotor sumaron USD 1.109 millones, creciendo 24,2% anual. De este total, el 80% correspondió a autos nuevos, el 6% a autos usados y el 14% a autopartes (Gráfico 9). Este valor comprueba una tendencia iniciada en 2010: la reducción de la participación de los vehículos de segunda mano, los cuales llegaron a significar el 30% en 2001 y se habían estabilizado entre 15% y 20% de participación en años previos a 2010.

Esta menor incidencia de los autos usados, la cual debería profundizarse en los próximos años, se puede explicar por las regulaciones al control de emisiones contaminantes mediante sistemas de Inspección y Mantenimiento. Además, los importadores de vehículos nuevos pagan aranceles entre 5% y 10%, mientras que los autos usados pagan impuestos que superan el 20%.

La importación se concentró en autos nuevos entre 1.500 y 3.000 c.c. (29% del total) y en vehículos para el transporte de pasajeros (20%). Estos últimos crecieron significativamente desde una participación del 10% en 2010, explicado por la mayor demanda del sistema Metrobus.

Los principales países dónde se originaron las importaciones de autos fueron Japón (26% del total), Corea del Sur (19%), Colombia (17%), Estados Unidos (15%) y Tailandia (10%), países que agrupan el 87% del total de las compras externas del sector (Gráfico 10). Japón, aunque aún lidera el mercado, lo hace con una participación menor, pues en 2009 significaba el 32%.

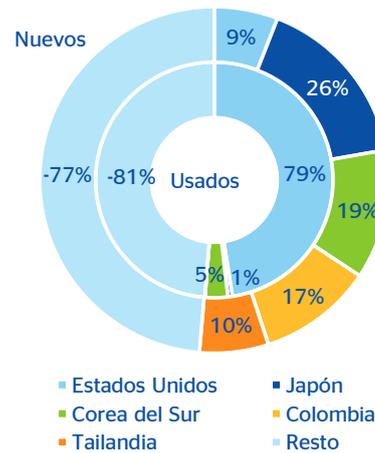
Estados Unidos, por su parte, fue desplazado desde el segundo lugar que ocupaba en 2009 con el 28% del mercado. La reducción de la participación de Estados Unidos puede explicarse por la menor importación de autos usados, pues el 79% de estos tiene origen en aquel país.

Gráfico 9  
**Importaciones de vehículos.**  
En millones de dólares



Fuente: INEC y BBVA Research

Gráfico 10  
**Origen de las importaciones de vehículos.**  
En porcentaje



Fuente: INEC y BBVA Research

Entre los restantes países asiáticos, Corea del Sur aumentó su participación desde 13% y la de Tailandia se mantuvo inalterada en 10%, siempre comparados con 2009. La notoriedad que tuvo Colombia en 2011 debería ser transitoria, puesto que se trata de 1.200 buses para el sistema Metrobus que se abastecieron desde aquel país.

Por marcas, se tuvo un cambio en el liderazgo del mercado, desde Toyota a Hyundai. Esta última tuvo una trayectoria de crecimiento acelerado entre 2010 y 2012, pasando de significar el 16,3% en 2009 al 21,9% en 2012, mientras que Toyota ahora significa el 20,5% del mercado, cuando en 2009 tenía un 23,7% de participación.

Las importaciones de autopartes se ubicaron en USD 152 millones en 2011, un 8,7% menores a las registradas en 2010. Esta reducción puede explicarse por la mayor concentración del parque automotor en autos nuevos, lo cual determina una más baja demanda por servicios de reparación y mantenimiento (Tabla 2). Las principales autopartes importadas fueron ruedas y neumáticos (24% del total), alfombras y fundas (8,9%), carrocerías (6,5%) y amortiguadores (5,6%).

El origen de las importaciones de autopartes es Estados Unidos (26%), China (18%), la Zona Libre de Colón (14%) y Corea del Sur (9%). Aunque las partes venidas de Asia siguen liderando el mercado de partes, con una participación de al menos 32% (sin conocer la procedencia del comercio con la Zona Libre de Colón), Estados Unidos ha ganado participación a través del tratado de promoción comercial, lo cual podría prolongarse mientras se tenga comercio preferente con aquel país.

Tabla 2

**Importaciones de autopartes por tipo. En millones de dólares**

	<b>Acumulado 2007-2010</b>	<b>2011</b>
Ruedas y Neumáticos	228,8	36,4
Alfombras y Fundas	3,2	13,5
Carrocerías y Cabinas	25,9	9,9
Amortiguadores	23,5	8,4
Frenos	12,4	5,8
Otros	284,6	77,9
<b>Total</b>	<b>578,4</b>	<b>151,9</b>

Fuente: INEC y BBVA Research

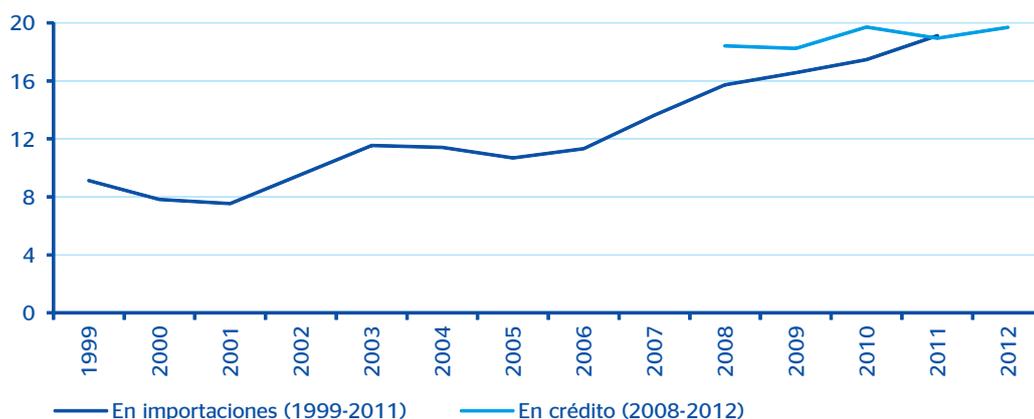
**Precios se estabilizaron en los años recientes**

Con los datos disponibles, es posible hacer dos series de precios implícitos de vehículos. En primer lugar, dado que toda la oferta de autos es importada, es posible calcular un precio promedio a partir del valor total de las importaciones de vehículos nuevos, utilizando como denominador el número de automotores vendidos en un año. Asimismo, con los desembolsos de crédito con destino específico a la compra de auto se puede calcular el precio medio de los vehículos financiados. En los dos casos, los cálculos tienen un carácter aproximado, pues no tienen en cuenta el cambio en la composición de la canasta de vehículos.

Los dos indicadores muestran una estabilización de los precios. Por una parte, las valoraciones implícitas en el crédito de autos muestran que en cuatro años (2009-2012) los precios acumularon un aumento de sólo 7,0%, por debajo del 18,9% de inflación causada en los mismos años. Es decir, en valor real, los precios se habrían reducido más de 10% entre 2009 y 2012. Por su parte, el valor medio de un auto nuevo importado aumentó 6,7% anual en promedio entre 2009 y 2011, muy por debajo de una media de 17,9% anual que aumentó en 2007 y 2008 (Gráfico 11).

Gráfico 11

**Precios de vehículos implícitos en las importaciones y el crédito. En miles de dólares corrientes**



Fuente: APC, INEC y cálculos de BBVA Research

### 3. Financiamiento

En noviembre de 2012 la cartera de crédito para vehículos se ubicó en USD 783 millones, un 16,5% mayor que en el mismo mes de 2011. Su proporción dentro del total del crédito de consumo aumentó desde un 11,9% en 2011 al 12,6% actual (Gráfico 12). Asimismo, mantuvo su contribución a la cartera total en un 2,3%, pues los elevados crecimientos del crédito comercial (20,2% anual) no permitieron aumentos en la participación.

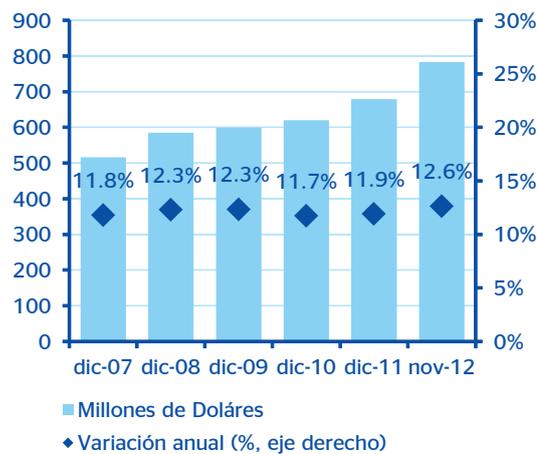
Entre las tasas de interés de libre inversión para personas, la tasa de financiamiento de los vehículos es la más baja. La tasa promedio de 2012 se ubicó en 7,2%, por debajo del 7,6% observado un año atrás. Las amplias condiciones de liquidez internacional y la continuidad de tasas cercanas a cero en Estados Unidos mantendrán controladas las tasas de interés en niveles de un solo dígito en los próximos tres años.

Los ocho primeros bancos en financiación de automóviles (entre un universo de 32 con esta línea de crédito) agrupan el 90% de los créditos de vehículo. Incluso, los tres primeros concentran el 60% de los mismos. El crédito promedio es de USD 16,5 mil, aumentando desde USD 14,7 mil en 2008.

Los desembolsos durante 2012 se concentraron en un rango entre USD 10 mil y USD 30 mil (77% del total). Los nuevos créditos mayores a USD 30 mil aumentaron entre 2011 y 2012, de 13% a 16%. En 2012, entre los 61 y 84 meses se concentró el 76% de los créditos otorgados por los bancos. En particular, entre 6 y 7 años se agruparon el 49% de los desembolsos (Gráfico 13).

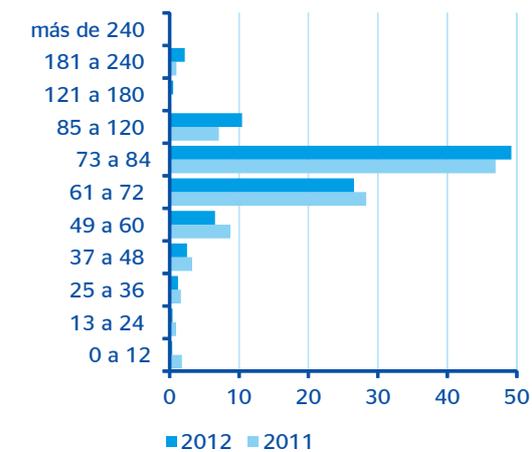
Los créditos del sistema financiero (bancos y resto del sistema) representaron el 50% del total de las ventas de autos nuevos en 2012. Este porcentaje se ubicó 8,7 puntos porcentuales por encima del financiamiento de 2011. Además, con este crecimiento, el sistema bancario logró la misma tasa de penetración que tuvo en 2008. Para los próximos años, la presencia de tasas bajas y la mayor ponderación de autos nuevos impulsarían la penetración del crédito formal en la compra de autos nuevos. BBVA Research estima que podría llegar a significar entre el 55% y el 60% en 2014.

Gráfico 12  
**Cartera de vehículos.**  
En millones de dólares y porcentaje



Fuente: APC y BBVA Research

Gráfico 13  
**Desembolsos de cartera de vehículos por plazos.**  
En porcentaje



Fuente: APC y BBVA Research

## 4. Conclusiones

El mercado automotriz en Panamá se encuentra en una fase de expansión, similar a la que se registra en otras economías emergentes con baja penetración vehicular. Además, las nuevas regulaciones que favorecen la importación de autos nuevos, en contravía de la fuerte participación que anteriormente tenían los vehículos usados, ha puesto en evidencia la necesidad de la renovación vehicular en Panamá, sobre todo en el transporte de carga. Este último sector debe ir en consonancia con los avances logísticos que está teniendo el país, gracias a la ampliación del canal y el crecimiento del flujo comercial a través de la Zona Libre de Colón.

Por su parte, la demanda de vehículos particulares seguirá favoreciéndose de las mejoras en el ingreso promedio de la economía, el cual crecerá entre 30% y 40% en los próximos cinco años. De esta forma, las clases medias se convertirán en el mayor grupo poblacional, lo cual, sumado al bono demográfico del país (con un 60% de población en edad de trabajar), determinará una fuerte demanda automotriz.

Los principales retos del país, para capitalizar estas proyecciones positivas, son la expansión vial urbana y nacional, el logro de unos sistemas masivos de transporte urbano modernos y rápidos y la consolidación de la apertura comercial con miras a reducir aún más los precios internos.

**AVISO LEGAL**

Este documento, así como los datos, opiniones, estimaciones, previsiones y recomendaciones contenidas en el mismo, han sido elaborados por Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. (en adelante "BBVA"), con la finalidad de proporcionar a sus clientes información general a la fecha de emisión del informe y están sujetas a cambio sin previo aviso. BBVA no asume compromiso alguno de comunicar dichos cambios ni de actualizar el contenido del presente documento.

Ni el presente documento, ni su contenido, constituyen una oferta, invitación o solicitud de compra o suscripción de valores o de otros instrumentos o de realización o cancelación de inversiones, ni pueden servir de base para ningún contrato, compromiso o decisión de ningún tipo.

**El inversor que tenga acceso al presente documento debe ser consciente de que los valores, instrumentos o inversiones a que el mismo se refiere pueden no ser adecuados para sus objetivos específicos de inversión**, su posición financiera o su perfil de riesgo ya que no han sido tomadas en consideración para la elaboración del presente informe, por lo que debe adoptar sus propias decisiones de inversión teniendo en cuenta dichas circunstancias y procurándose el asesoramiento específico y especializado que pueda ser necesario. El contenido del presente documento se basa en informaciones que se estiman disponibles para el público, obtenidas de fuentes que se consideran fiables, pero dichas informaciones no han sido objeto de verificación independiente por BBVA por lo que no se ofrece ninguna garantía, expresa o implícita, en cuanto a su precisión, integridad o corrección. BBVA no asume responsabilidad alguna por cualquier pérdida, directa o indirecta, que pudiera resultar del uso de este documento o de su contenido. El inversor debe tener en cuenta que la evolución pasada de los valores o instrumentos o los resultados históricos de las inversiones, no garantizan la evolución o resultados futuros.

**El precio de los valores o instrumentos o los resultados de las inversiones pueden fluctuar en contra del interés del inversor e incluso suponerle la pérdida de la inversión inicial. Las transacciones en futuros, opciones y valores o instrumentos de alta rentabilidad (high yield securities) pueden implicar grandes riesgos y no son adecuados para todos los inversores. De hecho, en ciertas inversiones, las pérdidas pueden ser superiores a la inversión inicial, siendo necesario en estos casos hacer aportaciones adicionales para cubrir la totalidad de dichas pérdidas. Por ello, con carácter previo a realizar transacciones en estos instrumentos, los inversores deben ser conscientes de su funcionamiento, de los derechos, obligaciones y riesgos que incorporan, así como los propios de los valores subyacentes a los mismos. Podría no existir mercado secundario para dichos instrumentos.**

BBVA o cualquier otra entidad del Grupo BBVA, así como sus respectivos directores o empleados, pueden tener una posición en cualquiera de los valores o instrumentos a los que se refiere el presente documento, directa o indirectamente, o en cualesquiera otros relacionados con los mismos; pueden negociar con dichos valores o instrumentos, por cuenta propia o ajena, proporcionar servicios de asesoramiento u otros servicios al emisor de dichos valores o instrumentos, a empresas relacionadas con los mismos o a sus accionistas, directivos o empleados y pueden tener intereses o llevar a cabo cualesquiera transacciones en dichos valores o instrumentos o inversiones relacionadas con los mismos, con carácter previo o posterior a la publicación del presente informe, en la medida permitida por la ley aplicable.

Los empleados de los departamentos de ventas u otros departamentos de BBVA u otra entidad del Grupo BBVA pueden proporcionar comentarios de mercado, verbalmente o por escrito, o estrategias de inversión a los clientes que reflejen opiniones contrarias a las expresadas en el presente documento; asimismo BBVA o cualquier otra entidad del Grupo BBVA puede adoptar decisiones de inversión por cuenta propia que sean inconsistentes con las recomendaciones contenidas en el presente documento. Ninguna parte de este documento puede ser (i) copiada, fotocopiada o duplicada en ningún modo, forma o medio (ii) redistribuida o (iii) citada, sin el permiso previo por escrito de BBVA. Ninguna parte de este informe podrá reproducirse, llevarse o transmitirse a aquellos Países (o personas o entidades de los mismos) en los que su distribución pudiera estar prohibida por la normativa aplicable. El incumplimiento de estas restricciones podrá constituir infracción de la legislación de la jurisdicción relevante.

Este documento será distribuido en el Reino Unido únicamente a (i) personas que cuentan con experiencia profesional en asuntos relativos a las inversiones previstas en el artículo 19(5) de la ley de servicios y mercados financieros de 2000 (promoción financiera) de la orden de 2005, (en su versión enmendada, en lo sucesivo, la "orden") o (ii) entidades de grandes patrimonios sujetas a lo dispuesto en el artículo 49(2)(a) a (d) de la orden o (iii) personas a las que legalmente se les pueda comunicar una invitación o propuesta para realizar una inversión (según el significado del artículo 21 de la ley de servicios y mercados financieros de 2000) (en adelante, todas estas personas serán "personas relevantes"). Este documento está dirigido únicamente a las personas relevantes y las personas que no sean personas relevantes no se deberán basar en el mismo ni actuar de conformidad con él. Las inversiones o actividades de inversión a las que hace referencia este documento sólo están disponibles para personas relevantes y sólo se realizarán con personas relevantes.

Ninguna parte de este informe podrá reproducirse, llevarse o transmitirse a los Estados Unidos de América ni a personas o entidades americanas. El incumplimiento de estas restricciones podrá constituir infracción de la legislación de los Estados Unidos de América.

El sistema retributivo del/los analista/s autor/es del presente informe se basa en una multiplicidad de criterios entre los cuales figuran los ingresos obtenidos en el ejercicio económico por BBVA e, indirectamente, los resultados del Grupo BBVA, incluyendo los generados por la actividad de banca de inversiones, aunque éstos no reciben compensación basada en los ingresos de ninguna transacción específica de banca de inversiones.

BBVA no es miembro de FINRA y no está sujeta a las normas de revelación previstas para sus miembros.

**"BBVA está sometido al código de conducta de los Mercados de Valores del Grupo BBVA, el cual incluye, entre otras, normas de conducta establecidas para prevenir y evitar conflictos de interés con respecto a las recomendaciones, incluidas barreras a la información. El Código de Conducta en los Mercados de Valores del Grupo BBVA está disponible para su consulta en la dirección Web siguiente: [www.bbva.com](http://www.bbva.com) / Gobierno Corporativo".**

BBVA es un banco, supervisado por el Banco de España y por la Comisión Nacional del Mercado de Valores, e inscrito en el registro del Banco de España con el número 0182.

**Este informe ha sido elaborado por la Unidad de Colombia:***Economista Jefe de Colombia***Juana Téllez**  
juana.tellez@bbva.com**Mauricio Hernández**  
mauricio.hernandez@bbva.com

Estudiante en práctica profesional

**María Claudia Llanes**  
maria.llanes@bbva.com**Julio César Suárez**  
julio.suarez@bbva.com**María Camila Franco**  
mariacamila.franco@bbva.com**Lizeth Fernanda Fúquene**  
lizethfernanda.fuquene@bbva.com**BBVA Research***Economista Jefe del Grupo***Jorge Sicilia***Economías Emergentes:***Alicia García-Herrero**  
alicia.garcia-herrero@bbva.com.hk  
Análisis Transversal Economías Emergentes  
**Álvaro Ortiz Vidal-Abarca**  
alvaro.ortiz@bbva.com

Asia

**Stephen Schwartz**  
stephen.schwartz@bbva.com.hk*Coordinación Latam***Juan Ruiz**  
juan.ruiz@bbva.com

Argentina

**Gloria Sorensen**  
gsorensen@bbva.com

Chile

**Jorge Selaive**  
jselaive@bbva.com

Colombia

**Juana Téllez**  
juana.tellez@bbva.com

Perú

**Hugo Perea**  
hperea@bbva.com

Venezuela

**Oswaldo López**  
oswaldo.lopez@bbva.com

México

**Carlos Serrano**  
carlos.serranoh@bbva.com

Análisis Macro México

**Carlos Serrano**  
carlos.serranoh@bbva.com*Economías Desarrolladas:***Rafael Doménech**  
r.domenech@bbva.com

España

**Miguel Cardoso**  
miguel.cardoso@bbva.com

Europa

**Miguel Jiménez**  
mjimenezg@bbva.com

Estados Unidos

**Nathaniel Karp**  
nathaniel.karp@bbvacompass.com*Áreas Globales:*

Escenarios Económicos

**Julián Cubero**  
juan.cubero@bbva.com

Escenarios Financieros

**Sonsoles Castillo**  
s.castillo@bbva.com

Innovación y Procesos

**Clara Barrabés**  
clara.barrabes@bbva.com*Sistemas Financieros y Regulación:***Santiago Fernández de Lis**  
sfernandezdelis@grupobbva.com

Sistemas Financieros

**Ana Rubio**  
arubiog@bbva.com

Pensiones

**David Tuesta**  
david.tuesta@bbva.com

Regulación y Políticas Públicas

**María Abascal**  
maria.abascal@bbva.com**Interesados dirigirse a:****BBVA Research Colombia**  
Carrera 9 No 72-21 Piso 10  
Bogotá, Colombia  
Tel: 3471600 ext 11448  
E-mail: bbvaresearch\_colombia@bbva.com  
[www.bbvaresearch.com](http://www.bbvaresearch.com)